Reichszollblatt

Ausgabe A

Herausgegeben im  Reichsfinanzministerium

31. Jahrgang | Berlin, 12. Juni 1936 | Nr. 52

Das Reichszollblatt erscheint in zwangloser Folge in zwei Ausgaben mit gleichem Inhalt — Ausgabe A mit zweiseitigem, Ausgabe B mit einseitigem Druck. Der Anhang zum Reichszollblatt (enthaltend die Änderungen im Stand und in den Befugnissen der Dienststellen der Zoll- und der Branntweinmonopolverwaltung) erscheint monatlich zweiseitig bedruckt. Fortlaufender Bezug nur durch die Postanstalten. Einzelnummern können nur durch das Reichsverlagsamt in Berlin NW 40, Scharnhorststr. 4, Fernruf Weidendamm — D 2 — 9265, bezogen werden. Der Preis wird nach dem Umfang berechnet, für den achtseitigen Bogen oder Teile davon 15 Rpf, aus abgelaufenen Jahrgängen 10 Rpf, ausschließlich Postgebühren. Bei größeren Bestellungen 10 bis 40 v. H. Preisermäßigung. Vierteljährlicher Bezugspreis für das Inland und die dem Postzeitungsabkommen von Madrid beigetretenen Länder: Ausgabe A 2,70 RM, Ausgabe B 3,20 RM, Anhang zum Reichszollblatt 0,60 RM. Für das übrige Ausland wird der Bezugspreis vom Reichsverlagsamt jeweils festgesetzt.

Inhalt:

II. Zölle und sonstiger Verkehr mit dem Auslande

Devisenüberwachung bei der Einfuhr

Ziffer IV Nr. 3 Eingang und a) der Verfügung vom 3. April 1935, Z 1134 — 240 II, in der Fassung der Verfügung vom 16. Mai 1935, Z 1134 — 283 II (RZBl. S. 147, 214), erhält folgenden Wortlaut:

»3. **Keine Meldung nach Ziffer III ist zu erstatten** bei der Abfertigung

a) von solchen dem Maisgesetz unterliegenden Waren, deren Einfuhr der Reichsstelle für Getreide, Futtermittel und sonstige landwirtschaftlichen Erzeugnisse anzuzeigen ist (z. B. Mais, Dari, Reis, Ölfrüchte, Ölsämereien, jedoch nicht — s. AnlfdZAbf. I A 4 d — Bohnen, Erbsen, Lupinen, Wicken);«

RFM. vom 9. Juni 1936 — Z 1134 — 575 II

Tarifnr. 922; SchZO. § 2. **Ein Fluß- und Binnenseeschiff ist nicht schon dann ein solches für Luxuszwecke, wenn es sich für gewerbliche Verwendung nicht eignet; die Einreihung eines Binnenfahrzeuges unter die Schiffe für Luxuszwecke erfordert die bestimmte Feststellung, daß es für Vergnügungs- oder sportliche Zwecke geeignet ist.**

Urteil des Reichsfinanzhofs, IV. Senat, vom 16. Mai 1936 IV A — 34/36 U

Aus den Gründen:

Die Sache befindet sich im zweiten Rechtsgang.

In dem Urteil vom 11. September 1935 IV A 83/35 — RZBl. 1935 S. 445 — war der Vorinstanz aufgegeben worden, festzustellen, ob das den Gegenstand der Zollforderung bildende Boot eine Decke aus Tannenholz oder aus anderem Holz besitzt und im Anschluß daran die Frage zu prüfen, ob das Boot, falls seine Decke aus besonders widerstandsfähigem Holz (Teakholz) bestehen sollte, nicht etwa im Hinblick auf § 2 Abs. 2 der Schiffbauzollordnung als Seeschiff der TarNr. 921 anzusehen sei.

1. Nach den nunmehr getroffenen Feststellungen besteht das Deck des Bootes aus alten, kräftigen Teakholzbohlen, einem seefesten Baustoff; gleichwohl hat die Vorinstanz, gestützt auf das Gutachten des Sachverständigen, die Eigenschaft des Bootes als eines Seeschiffs mit Rücksicht auf die für die Außenhaut verwendeten Baustoffe (Tannen- und Ulmenholz) sowie mit Rücksicht auf den geringen Tiefgang verneint; sie kommt zu dem Ergebnis, daß es sich nur um ein Fluß- und Binnenseeschiff handeln könne. Dieses Ergebnis ist rechtlich nicht zu beanstanden, es ist auch ohne Verfahrensmangel und ohne Widerspruch mit dem Inhalt der Akten gewonnen.

2. Ist sonach einwandfrei festgestellt, daß das den Gegenstand der Zollforderung bildende Boot kein Seeschiff im Sinn der TarNr. 921 ist, so bleibt noch die Frage zu prüfen, ob es ein Fluß- und Binnenseeschiff für Luxuszwecke im Sinn der TarNr. 922 oder ein »anderes Fluß- und Binnenseeschiff« im Sinn der TarNr. 923 ist.

Ein Fluß- oder Binnenseeschiff ist nicht schon dann ein solches für Luxuszwecke, wenn es für gewerbliche Zwecke nicht geeignet ist; ein Fluß- und Binnenseeschiff kann auch dann noch als »anderes Fluß- und Binnenseeschiff« im Sinn der TarNr. 923 in Betracht kommen, wenn fest-

steht, daß es nicht für gewerbliche Zwecke geeignet ist. Unter die Fluß- und Binnenseeschiffe für Luxuszwecke im Sinn der TarNr. 922 kann ein Schiff erst dann eingereiht werden, wenn die Eignung für Luxuszwecke in bestimmter Weise festgestellt ist. Das ergibt sich auch aus einem Vergleich des Wortlauts der Absätze 3 und 4 des § 2 der für die vorliegende Tariffrage maßgebenden Schiffbauzollordnung. Während in Abs. 3 gesagt ist, daß »unter den Begriff der zu Luxuszwecken bestimmten Binnensee- und Flußschiffe alle nicht zu den Seeschiffen zu rechnenden Wasserfahrzeuge fallen, die dem Vergnügen oder Sport dienen sollen«, sagt Abs. 4 nur: »als andere Binnensee- und Flußschiffe kommen in Betracht Wasserfahrzeuge zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen, zur Beförderung von Gütern«. Das ist so zu verstehen, daß als »andere Binnensee- und Flußschiffe« auch andere als die in Abs. 4 ausdrücklich bezeichneten Schiffe in Betracht kommen können, und daß die Feststellung, daß ein Fluß- und Binnenseeschiff für gewerbliche Zwecke nicht geeignet ist, noch nicht ausreicht, um es ohne weiteres unter die Schiffe für Luxuszwecke einzureihen.

Die Vorinstanz ist nicht nur zu dem Ergebnis gekommen, daß sich das Boot für gewerbliche Zwecke, insbesondere für Fischereizwecke nicht eigne, sie hat auch auf Grund der Gutachten der Sachverständigen festgestellt, daß das Fahrzeug bei seiner Bauart und insbesondere mit Rücksicht auf das Mittelschwert für sportliche Zwecke geeignet ist. Diese Feststellung, die ohne Rechtsirrtum, ohne Verstoß gegen die Verfahrensvorschriften und gegen den Inhalt der Akten getroffen ist, rechtfertigt die Einreihung des Boots in die Fluß- und Binnenseeschiffe der TarNr. 922 und, da eine Antriebsmaschine nicht vorhanden ist, die Anwendung des Zollsatzes von 40 *RM* für 1 dz.

Z 1400 — 987 II

IV. Kraftfahrzeugverkehr (einschl. Kraftfahrzeugsteuer)

Bekanntmachung über den Verkehr schwedischer Personenkraftfahrzeuge im Deutschen Reich und deutscher Personenkraftfahrzeuge in Schweden.[1] Vom 28. Mai 1936.

Auf Grund des § 13 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1137) bestimme ich nach einer Vereinbarung zwischen der Deutschen Reichsregierung und der Königlich Schwedischen Regierung folgendes:

1. In Schweden zum Verkehr zugelassene Personenkraftfahrzeuge (Kraftwagen oder Krafträder) dürfen vom 15. Juni 1936 ab bei vorübergehendem Aufenthalt im Deutschen Reich die öffentlichen Wege ohne das im § 2 Abs. 2 und § 6 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934 vorgeschriebene länglichrunde Kennzeichen benutzen, wenn
   a) das Fahrzeug im Deutschen Reich zu nicht beruflichen Zwecken benutzt wird und außer dem in Schweden vorgeschriebenen Kennzeichen das in der Anlage C zum Internationalen Abkommen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 24. April 1926 (Reichsgesetzbl. 1930 II S. 1233) für Schweden vorgesehene Nationalitätszeichen „S" führt,
   b) der Führer die schwedischen Ausweise für sich und das Fahrzeug vorlegen kann, die, sofern sie nicht in deutscher Sprache ausgestellt sind, mit einer amtlichen Übersetzung in deutscher Sprache versehen sein müssen. Als schwedische Ausweise für das Fahrzeug gelten vorschriftsmäßige Besichtigungsurkunde oder Typbescheinigung mit Registrierungsvermerk. An Stelle einer amtlichen Übersetzung genügt die Übersetzung durch den Kungl. Automobilklubben oder den Motormännens riksförbund. An Stelle des schwedischen Ausweises für den Führer kann auch der Internationale Führerschein vorgelegt werden.
2. Die Anerkennung der schwedischen Ausweise kann aus denselben Gründen wie die Anerkennung des Internationalen Zulassungs- oder Führerscheins versagt werden (§ 11 Abs. 1 und 2 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr vom 12. November 1934).
3. Bei der Feststellung des nichtberuflichen Charakters des Verkehrs ist in Zweifelsfällen zugunsten der Anwendung dieser Bekanntmachung zu entscheiden.
4. Die Anordnungen unter Ziffer 1 bis 3 gelten sinngemäß für deutsche Personenkraftfahrzeuge (Kraftwagen oder Krafträder) in Schweden. Die deutschen Fahrzeuge haben das Nationalitätszeichen „D" zu führen. Die deutschen Ausweise für Führer und Fahrzeug müssen mit einer amtlichen Übersetzung in die schwedische, norwegische oder dänische Sprache versehen sein. Als deutsche Ausweise für vor dem 1. Oktober 1934 zugelassene Kraftfahrzeuge gelten der Zulassungsschein und — für Kleinkrafträder — die Bescheinigung über Zuteilung einer Erkennungsnummer, für seit dem 1. Oktober 1934 zugelassene Kraftfahrzeuge aller Art der Kraftfahrzeugschein. An Stelle einer amtlichen Übersetzung genügt bis auf weiteres eine Übersetzung durch den Deutschen Automobil-Club e. V. in München 2 NO, Königinstraße 11a, und seine Dienststellen oder durch die Intergarant A. G. für Grenzverkehrserleichterung in München 13, Heßstraße 8.

Berlin, den 28. Mai 1936.

Der Reichsverkehrsminister
Frhr. v. Eltz

K. 1. 7308 (V 3043 — 94 II)

[1]) RGBl. I S. 482

Verlag des Reichsverlagsamts Berlin NW 40, Scharnhorststraße 4. — Gedruckt in der Reichsdruckerei, Berlin.